Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 13

«ЖИГУЛИ»: УСТРОЙСТВО САЛОНА

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248 00013

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 13, 2018

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 15 200 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2018 Hachette Collections, France
© 2018 Ашет Коллекция
© 2018 Ашетт Коллексьон Україна

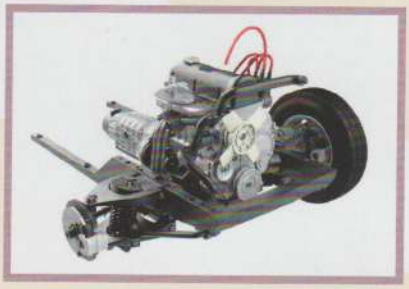
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 23.08.2018.
Дата выхода в свет: 29.11.2018.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6, 8 (в середине) © ИТАР ТАСС; Стр. 7 (вверху) © О. Иванов.
Стр. 7 (внизу) © фотобанк Лори; Стр. 8 (вверху) © Christo;
Стр. 8 (внизу) © Adományozó/Donor: Mujzer Péter;
Стр. 9, 11 (в середине) © AKG;
Стр. 10, 11 (справа, внизу) © частная коллекция.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Сборка передней подвески и монтаж силового агрегата

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

«Жигули»: устройство салона

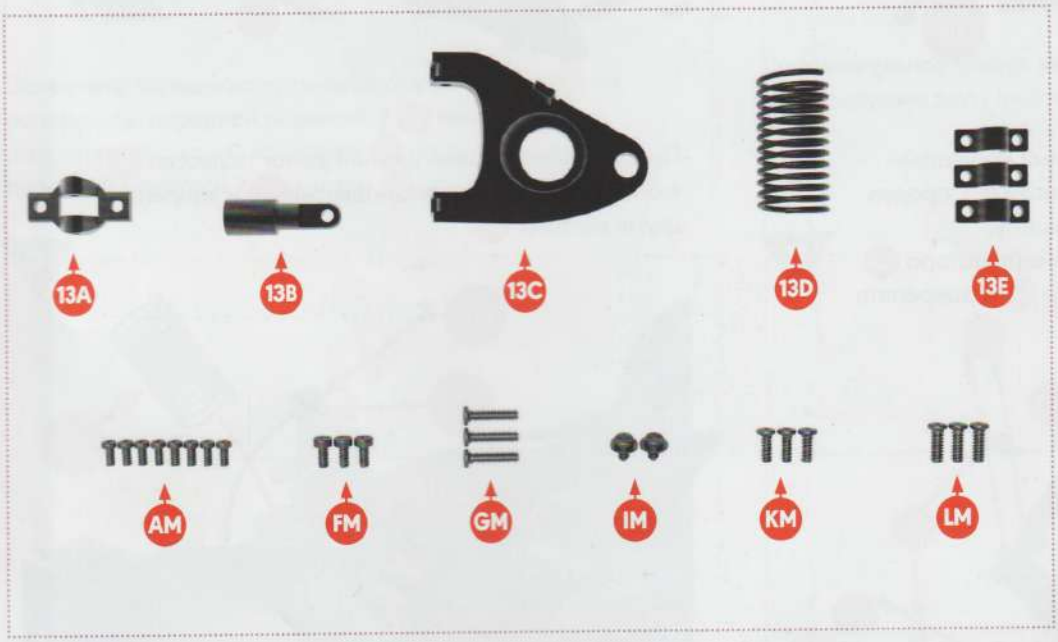
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Арман Пежо: позднее признание

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

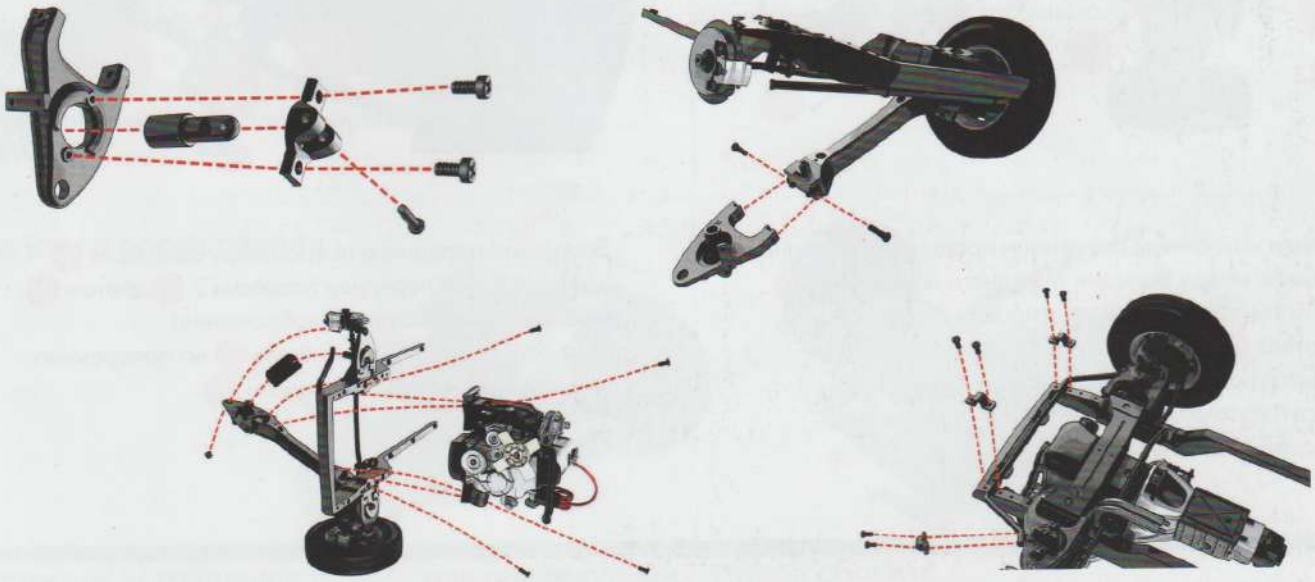
Сборка передней подвески и монтаж силового агрегата

Соберите переднюю подвеску и смонтируйте силовой агрегат, используя детали этого номера и ранее собранные узлы.

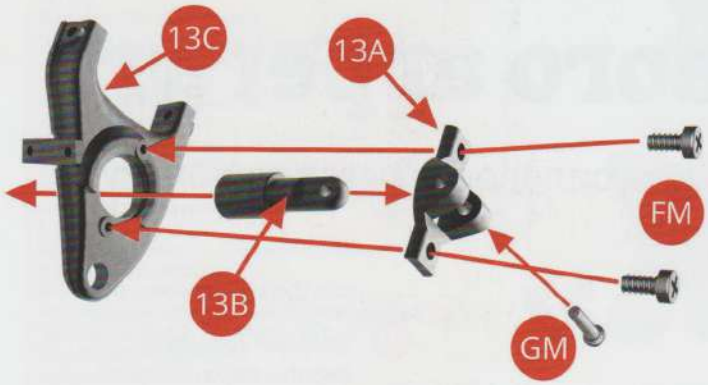


- 13A Опорный кронштейн амортизатора
- 13B Амортизатор
- 13C Правый нижний рычаг подвески
- 13D Пружина подвески
- 13E Хомут стабилизатора (3 шт.)
- AM Винт M1,7 × 3,5 мм (8 шт.)
- FM Винт M2,0 × 4 мм (3 шт.)
- GM Винт M2,0 × 9 мм (4 шт.)
- IM Винт M2,0 × 3 × 5 мм (2 шт.)
- KM Винт M2,0 × 5 мм (3 шт.)
- LM Винт M2,3 × 6 мм (3 шт.)

Схемы сборки

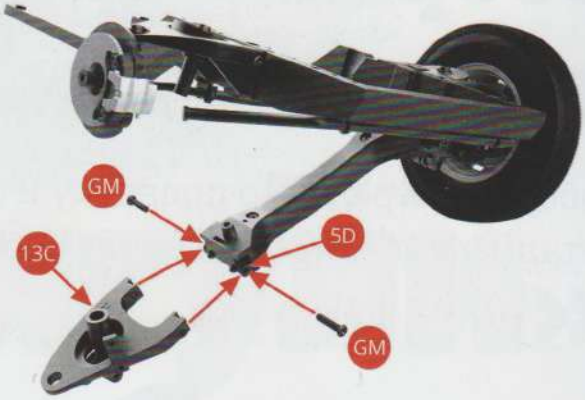


1



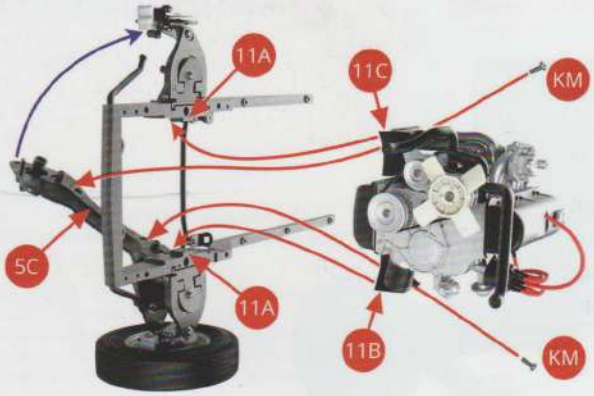
Вставьте амортизатор 13B в опорный кронштейн амортизатора 13A и закрепите винтом GM, продев его от большего отверстия к меньшему.
Установите опорный кронштейн амортизатора 13A на правый нижний рычаг подвески 13C и закрепите двумя винтами FM.

2



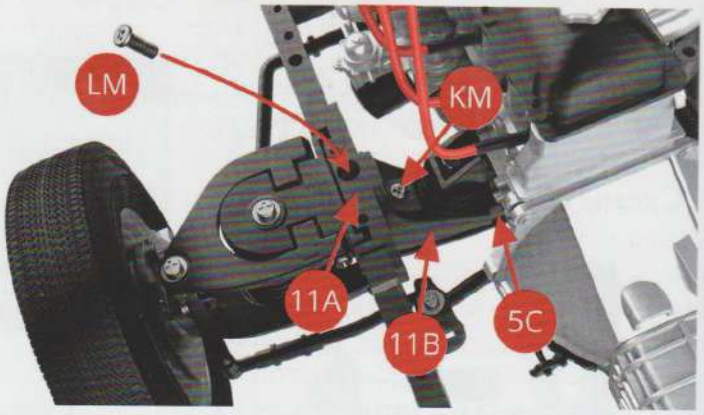
Присоедините правый нижний рычаг подвески 13C к опоре нижнего рычага подвески 5D и закрепите двумя винтами GM.

3



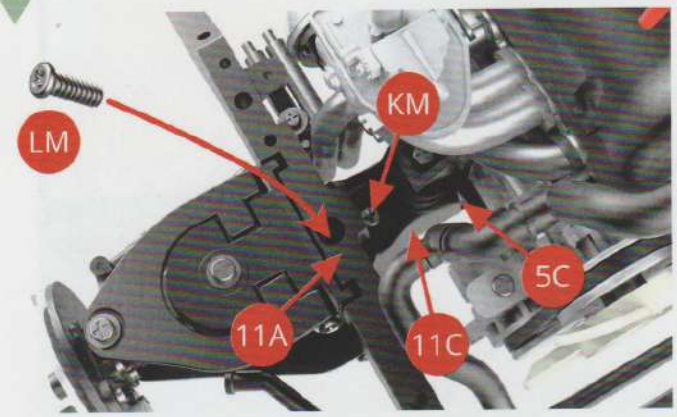
Боковым наклонным движением проденьте собранный двигатель между балками переднего лонжерона 11A так, чтобы передняя левая и правая опоры двигателя 11B и 11C оказались с верхней стороны под выступами, указанными стрелками 11A, а с другой стороны были поджаты поперечиной передней подвески 2 5C.

4



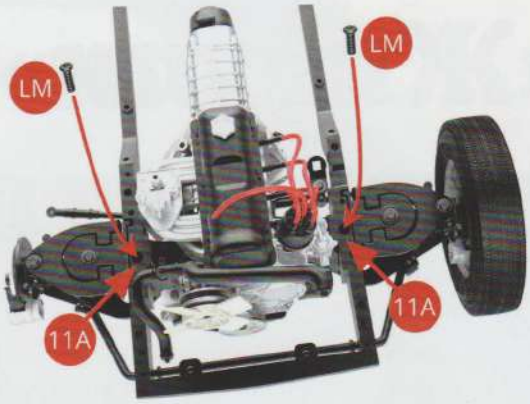
Закрепите переднюю левую опору двигателя 11B на поперечине передней подвески 2 5C винтом KM. (См. также предыдущее изображение).
Закрепите передний лонжерон 11A на поперечине передней подвески 2 5C винтом LM.

5



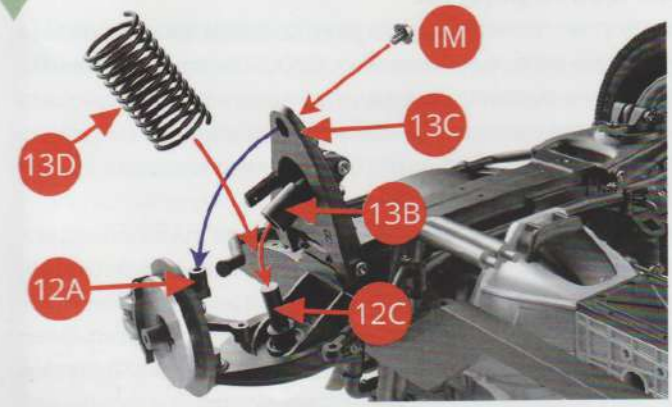
Закрепите переднюю правую опору двигателя 11C на поперечине передней подвески 2 5C винтом KM. Закрепите передний лонжерон 11A на поперечине передней подвески 2 5C винтом LM.

6



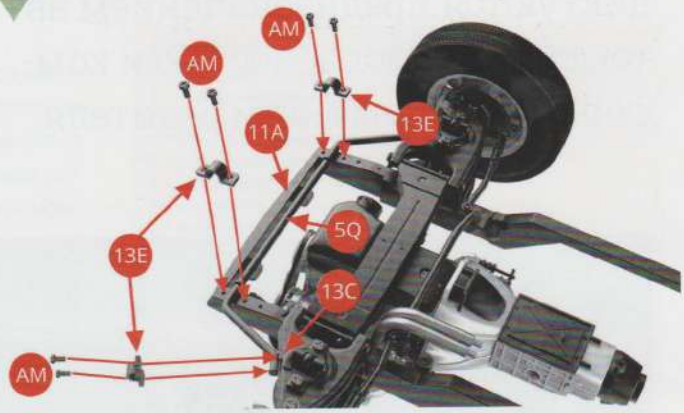
Дополнительное общее изображение к предыдущим двум шагам 4 и 5.

7



Вставьте пружину подвески 13D между кожухом амортизатора 12C и амортизатором 13B. Поворотным движением (синяя стрелка) соедините правый нижний рычаг подвески 13C с гнездом правого поворотного кулака 12A и закрепите винтом IM. В процессе соединения следите и направляйте посадку амортизатора 13B на кожух амортизатора 12C.

8



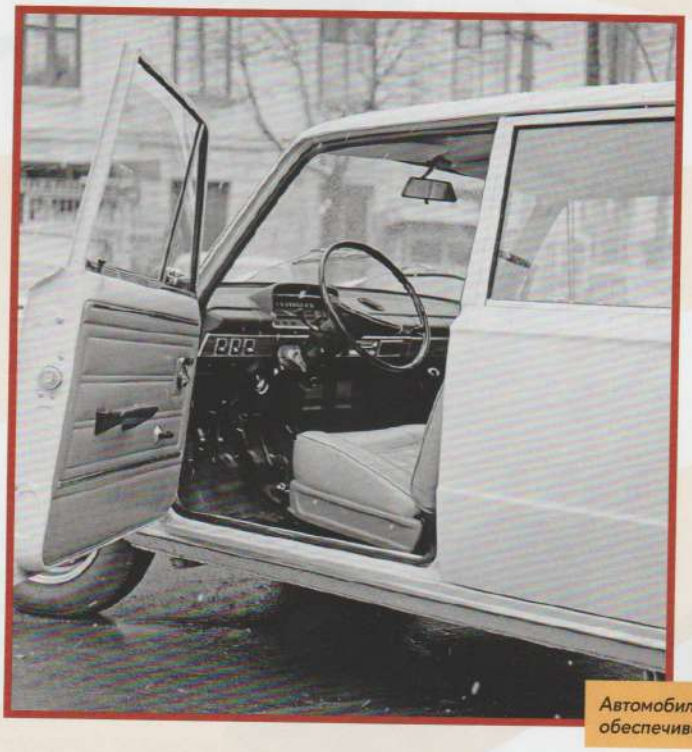
Закрепите штангу стабилизатора 5Q на переднем лонжероне 11A и правом нижнем рычаге подвески 13C с помощью трех хомутов стабилизатора 13E и шести винтов AM.

Вид узлов после сборки

Отложите оставшиеся детали для последующих этапов сборки.

«Жигули»: устройство салона

Внутреннее пространство кузова автомобиля, предназначенное для размещения водителя и пассажиров, называется салоном. Его устройство и внешний вид диктуются предназначением автомобиля, безопасностью и комфортом пассажиров и водителя.



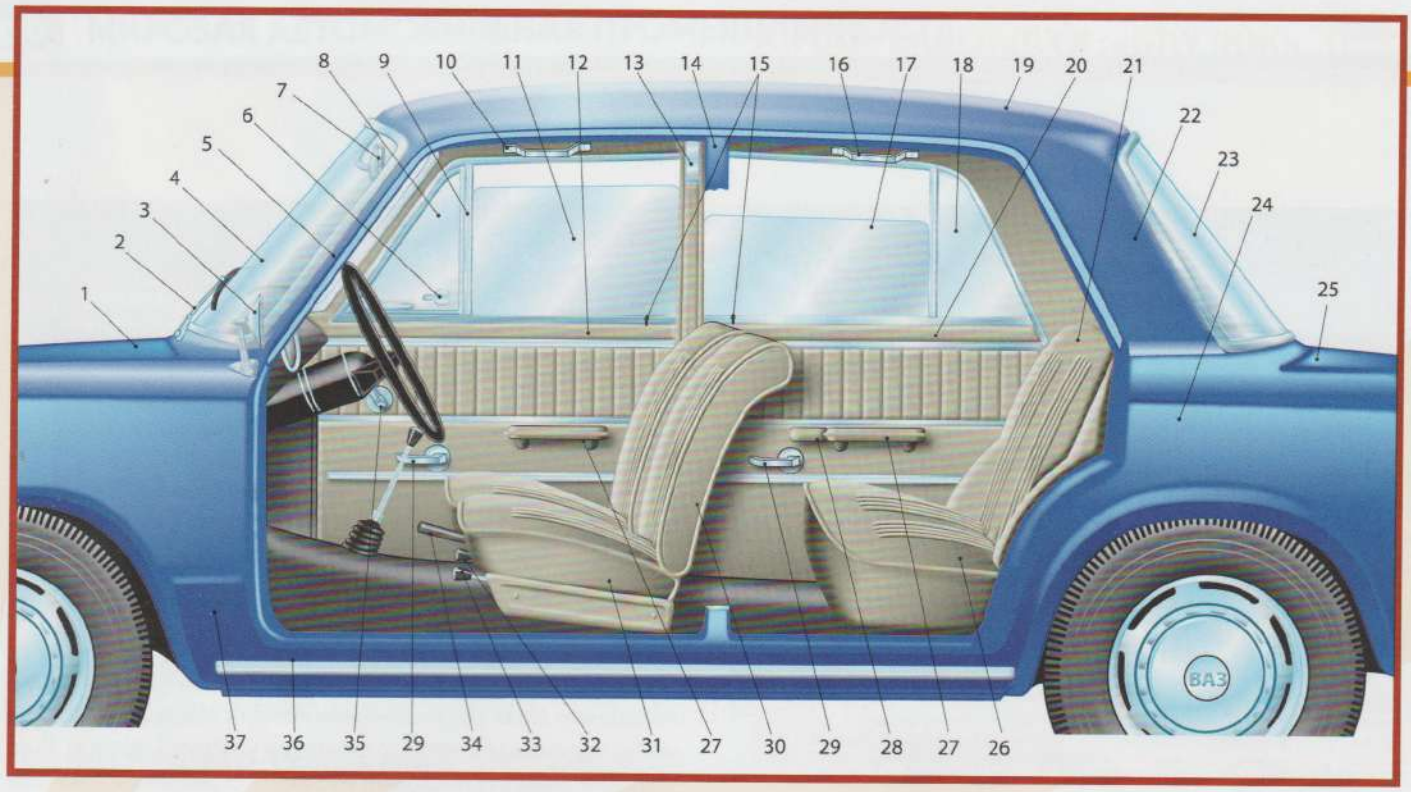
Автомобиль «Жигули» выпуска 1974 года. Конструкция дверей обеспечивает удобный вход в салон и для водителя.

Салон автомобиля ВАЗ-2101 достаточно просторен и удобен для размещения в нем четырех пассажиров и водителя. Конструкция дверей и рациональное размещение сидений обеспечивают удобные вход и выход пассажиров и водителя в салон. При этом воздушный зазор над головой даже у высокого пассажира достаточно велик, пользование органами управления удобно, а обзор дороги хороший.

Все цвета радуги

Сразу стоит подчеркнуть, что еще на стадии проектирования «Жигулей» особое внимание уделялось цветовым решениям. Причем учитывалось сочетание внешнего вида автомобиля и его внутренней отделки. Автомобиль должен был выглядеть красиво и элегантно, а цветовая гамма отвечать самым современным требованиям.

Для внешней окраски кузова автомобиля ВАЗ-2101 первоначально были предусмотрены краски вишневого, белого, темно-зеленого, голубого, синего, темно-синего, бежевого, темно-серого и черного цветов. Внутренняя же обивка салона, выполнявшаяся из искусственной кожи, подбиралась по цвету в соответствии с расцветкой кузова. Так, например, белому цвету кузова соответствовали вишневый, черный и коричневый цвета искусственной кожи. Обивка крыши и противосолнечных козырьков были светло-серыми, а панель приборов, накладки стоек, поручни, коврики пола – черными. Снаружи и внутри кузова имелось немало хромированных деталей: решетка облицовки радиатора, передний и задний бамперы, рамка и ручки поворотного стекла, колпаки колес, ободки фар, наружные и внутренние ручки дверей, кольцо сигнала и кнопка замка крышки багажника. Украшали автомобиль и полированные отделочные детали, в том числе молдинг сточного желоба, нижний молдинг боковины, стойки опускных стекол, нижняя окантовка дверных стекол и держатели обивки дверей.



Используемые материалы

Панель приборов ВАЗ-2101 изготовлена из металлического каркаса, который покрыт тепло- и шумоизолирующим пенополиуретаном, отделанным сверху поливинилхлоридной пленкой. Нижняя часть панели облицована пластмассовыми металлизированными накладками. На передней панели установлена комбинация приборов, вещевой ящик с плафоном, дефлекторы для направления воздуха, пепельница, рукоятки управления отопителем, радиоприемник, включатели света и стеклоочистителя.

Обивка крыши выполнена из перфорированной поливинилхлоридной пленки. Края пленки приклеены к фланцам кузова, дополнительно спереди и сзади прижаты уплотнителями ветрового и заднего стекол, а с боков – уплотнителями дверей. В поперечные складки обивки, сваренные диэлектрической сваркой, вставлены проволочные дуги.

Обивка дверей выполнена из поливинилхлоридной пленки, приваренной к древесноволокнистой плите. Между пленкой и плитой для получения декоративного рисунка заложен слой синтетической свариваемой ваты. В средней части обивка имеет декоративные накладки из металлизированной пластмассы. Обивка крепится верхним держателем, изготовленным из нержавеющей стали и приклепанным к панели двери, а также

УСТРОЙСТВО САЛОНА ВАЗ-2101

1 – капот двигателя
2 – стеклоочиститель
3 – наружное зеркало заднего вида
4 – стекло ветрового окна
5 – панель передней стойки ветрового окна
6 – ручка поворотного стекла
7 – внутреннее зеркало заднего вида
8 – поворотное (ветровое) стеклопередней двери
9 – стойка подъемного стекла
10 – поручень для пассажира
11 – подъемное стекло передней двери
12 – передняя дверь
13 – плафон внутреннего освещения кузова
14 – центральная стойка кузова
15 – кнопки блокировки дверей
16 – крючок для одежды (на заднем поручне)
17 – подъемное стекло задней двери
18 – неподвижное стекло задней двери
19 – крыша
20 – задняя дверь
21 – спинка заднего сиденья
22 – панель задней стойки
23 – стекло заднего окна
24 – заднее крыло
25 – крышка багажника
26 – заднее сиденье
27 – подлокотник
28 – пепельница
29 – внутренняя ручка замка двери
30 – спинка сиденья водителя
31 – регулируемое сиденье водителя
32 – блокирующая ручка регулирования продольного перемещения сиденья по салазкам
33 – рукоятка с винтом регулирования наклона спинки сиденья
34 – рычаг ручного тормоза
35 – ручка стеклоподъемника
36 – боковина кузова
37 – переднее крыло

Путешествие автостопом 1990-ых годах: венгерские военнослужащие ловят машину ловят машину – в кадре «Жигули».

На передней панели ВАЗ-2101 установлена комбинация приборов, вещевой ящик, дефлекторы, пепельница, рукоятки управления отопителем, радиоприемник, включатели света и стеклоочистителя.

пластмассовыми держателями по остальному периметру. Обивка полки задка выполнена из древесноволокнистой плиты, покрытой поливинилхлоридной пленкой. Под обивку установлена прокладка из войлока толщиной 4 мм. Обивка боковых панелей крыши также изготовлена из древесноволокнистой плиты, покрытой поливинилхлоридной пленкой. Боковые панели передка выполнены из водостойкого картона и закреплены держателями в отверстиях кузова.

Накладки стоек кузова изготовлены из АБС-пластика и закреплены винтами в малозаметных местах. Незакрытая часть арок задних колес в салоне оклеена обивкой из искусственной кожи черного цвета. Накладки порогов дверей изготовлены из алюминия.

Изделия из резины

В отделке кузова широко использована резина. Резиновые коврики пола – объемные с рельефным рисунком. Они крепятся к щитку передка винтами, в проемах дверей – облицовочными порожками, а в зоне кожуха коробки передач – резиновыми держателями. Коврик багажника изготовлен из винипласта серого цвета. В передней части он закреплен резиновыми держателями, а в задней – с помощью язычков поперечины задка.

Зеркало заднего вида

Дополняет интерьер автомобиля ВАЗ-2101 внутреннее зеркало заднего вида, установленное на сферическом шарнире, чтобы водитель мог его настроить для удобного обзора. Конструкция зеркала позволяет избежать ослепления водителя светом фар сзади идущего автомобиля. Для этого в его корпус вставлены стекло зеркала и под углом к нему прозрачный стеклянный экран. Корпус соединен с пластиной переключателя, относительно которого он может поворачиваться на угол, равный углу наклона зеркала к экрану. В нижней части корпуса установлена ручка переключателя, соединенная с пластиной и способная фиксироваться в двух положениях. При нормальном положении зеркала свет проходит через экран и, отразившись от зеркала, попадает в глаза водителя. При ослеплении водитель отводит ручку переключателя, корпус зеркала поворачивается, и место зеркала занимает экран. Яркий свет от зеркала перемещается вниз, а в глаза водителя попадет слабый свет, отраженный экраном.

Автомобиль «Жигули» с зеленой окраской кузова мог иметь коричневый или серый салон – цветовая гамма отвечала самым современным требованиям.

Арман Пежо: позднее признание

В 1999 году в Автомобильный зал славы в США было внесено имя пионера мирового автомобилестроения Армана Пежо. Достойно удивления, что это не было сделано раньше.

Рекламная афиша «Пежо», изданная в год основания фирмы Societe Anonyme des Automobiles Peugeot. 1896 год.

Судьба Армана Пежо складывалась непросто, несмотря на то что он родился в хорошо обеспеченной семье. Расцвет семейного бизнеса пришелся на 20-е годы XIX века и был связан с... юбками. Для вновь вошедших тогда в моду кринолинов были нужны металлические каркасы - их-то и изготавливали на предприятии семьи Пежо. А заодно каркасы для зонтиков, кофемолки, швейные машинки, ножи, слесарный инструмент и многое другое. Бизнес процветал - к концу века на предприятии работало более тысячи человек.

На пути к автомобилю

Арман Пежо родился 26 марта 1849 года. Окончив престижную инженерную школу в Париже, он отправился на стажировку в Англию, переживавшую велосипедный бум. В 1882 году Арман вместе с двоюродным братом Эженом изготовил свой первый велосипед. С тех пор велосипеды - одно из направлений деятельности компании. Но средство передвижения, использующее лишь мускульную силу, не очень привлекало Армана, и в 1888 году, снабдив трехколесный велосипед паровой машиной, он создал паровой трицикл. Уже через год конструкция имела успех на Всемирной выставке в Париже. Но Арман понимал, что будущее за двигателем внутреннего сгорания, который привез на выставку немец Готтлиб Даймлер. Достать моторы оказалось несложно - правами на продукцию Даймлера во Франции владел хороший друг Армана Эмиль Левассор, поэтому уже в 1890 году увидел свет первый четырехколесный автомобиль «Пежо» с двигателем внутреннего сгорания мощностью всего 3 л. с. Двухцилиндровый агрегат позволял

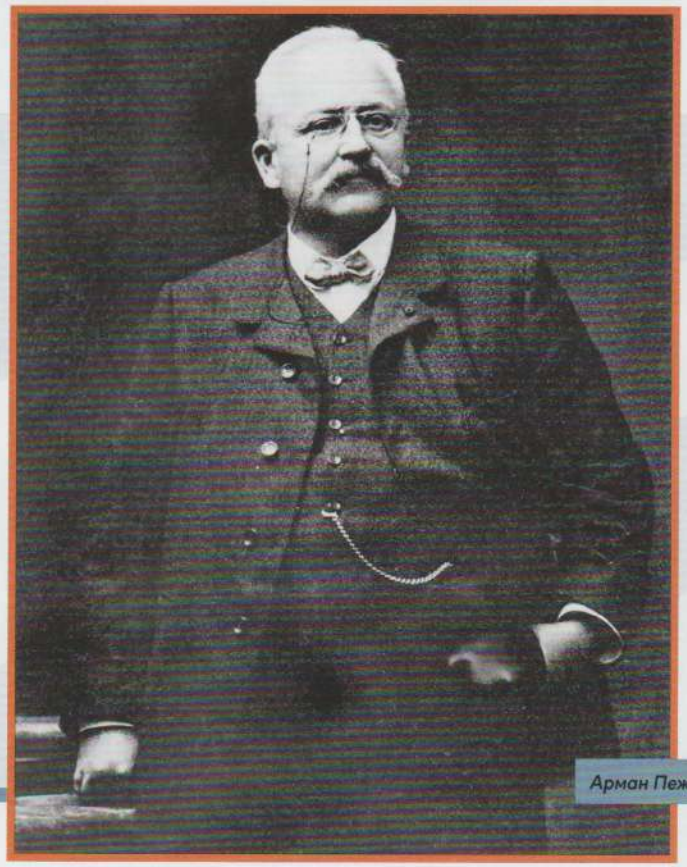
машине разгоняться до скорости 25 км/ч. Кузов типа визави с расположенными друг напротив друга сиденьями облегчал пассажирам общение в пути.

Собственная фирма

Первый успех окрылил Армана Пежо. В последующие несколько лет он довел число разработок до 12 и существенно расширил модельный ряд готовых к производству автомобилей, среди которых был один с кузовом из чистого серебра, специально изготовленный для тунисского монарха. Но, к сожалению, понимания среди родственников он не нашел. Они, и в первую очередь Эжен, считали деятельность Армана блажью, данью моде, которая скоро пройдет. Получив отказ в привлечении дополнительных инвестиций в автомобильный бизнес, Арман Пежо в 1896 году основал собственную фирму Societe Anonyme des Automobiles Peugeot и построил автосборочный завод. Уже к 1899 году фирма продавала 300 автомобилей «Пежо» в год. Стоит отметить, что в том году во всей Франции было продано всего 1200 автомобилей разных производителей. Росту продаж немало способствовали успехи автомобилей «Пежо» в различных гонках. Оглушительный успех принесла и модель «Пежо-Бебе» (Peugeot Bébé), оснащенная одноцилиндровым двигателем мощностью 6 л. с., разработанным молодым начинающим конструктором Этторе Бугатти. Маленькая

«Пежо» модели «Тип 3». Такая версия кузова получила название визави (vis-a-vis). 1894 год.

дешевая (что важно) машинка, имевшая, кстати, карданный вал, амортизаторы и рулевую рейку, появилась в 1901 году и сразу побила все рекорды продаж, принеся компании 80 % годового дохода. К 1903 году фирма «Пежо» производила половину автомобилей во Франции.



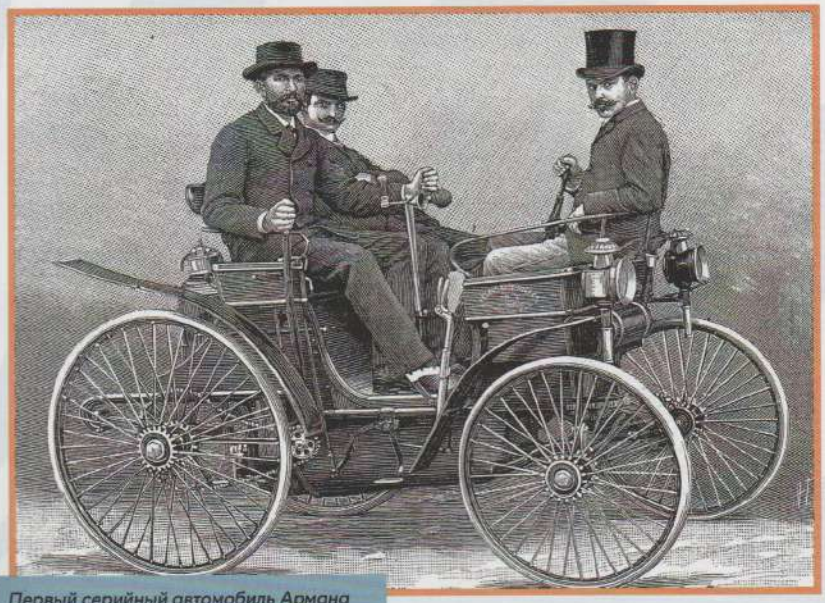
Арман Пежо. 1889 год.

Нет пророка в своем отечестве

Успешный бизнес помогал Арману Пежо как-то скрасить душевную горечь: перешагнувшему 60-летний рубеж автопроизводителю некому было передать свое дело. В 1872 году он женился на Софи Леони Фало. Она родила ему пятерых детей, но их единственный сын Раймонд умер в 1896 году. Наверно поэтому идея слияния двух ветвей семейного бизнеса нашла у него отклик. Кто был инициатором процесса точно не известно, но после нескольких лет споров и обсуждений Арман Пежо согласился объединить свою фирму с компанией брата, заняв на несколько лет пост президента. Одному из своих племянников он поручил работу по совершенствованию модели «Бебе», а сам в 1913 году представил свой последний проект - модель с техническим названием «Тип 69» (Type 69), ставшую 69-й за 23 года инженерной деятельности Пежо. В том же году Арман Пежо покинул компанию.

Борясь всю жизнь с неприятием всех своих начинаний со стороны семьи, он на самом деле сделал для ее процветания больше, чем кто-либо другой. Ведь успех марки «Пежо» на автомобильном рынке способствовал успешной реализации другой одноименной продукции, хотя семья и отказывалась признавать это. Но, обессмертив свою фамилию, Арман в конечном итоге жестоко посмеялся над родственниками – глядя на сверкающие лаком автомобили со львом на капоте, вряд ли кто-нибудь вспоминает о велосипедах, кофемолках и пассатижах...

Арман Пежо умер в 1915 году. Он похоронен в Париже, на кладбище Пер-Лашез.



Первый серийный автомобиль Армана Пежо. Неизвестный художник, 1890 год.

PEUGEOT

Логотип «Пежо» с 1858 по 1900 годы и современный логотип «Пежо».

Эмблема фирмы

Жюль и Эмиль Пежо – основатели компании Peugeot Frères – предложили ювелиру и граверу Жульену Белезеру создать логотип, который бы отличал их продукцию от продукции конкурентов. По их мнению, изображение льва наилучшим образом подходило к свойствам режущих инструментов «Пежо». 20 ноября 1858 года Эмиль Пежо запатентовал льва в качестве торговой марки фирмы.

Отреставрированный «Пежо», модель «Тип 63». 1904 год.

В НОМЕРЕ 14

- МОНТАЖ ПРАВОГО ПЕРЕДНЕГО КОЛЕСА
- МЕХАНИЗМЫ КУЗОВА: КОМФОРТНЫЕ СИДЕНЬЯ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ШИНА
- НАРУЖНЫЙ КОЛЕСНЫЙ ДИСК
- ВНУТРЕННИЙ ОБОД КОЛЕСА
- ДЕКОРАТИВНЫЙ КОЛПАК
- ШАЙБА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2018 Ашет Коллекция. © 2018 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!